

im Vorjahr er-
stungen in den
Preislage. Auch
hoch und zwin-
Kaufkraft der
durch ist eine
und mehr dem
räge dafür an-
nt zuletzt auch
e Ware rascher

verschärft. Na-
n Teil der klei-
genossenschaft-
andel auf sich
atunggemäß auf
ze sind die Unt-
n möglich war.
in verstärktem
ung des Nach-
adengestaltung,
Festigung der

bil. Der Index
is 1938 = 100),
4, Hausrat von

nur geringen

utschen Raum,
n ist. Der Ham-
r Provinz ein
n, als Produk-
fabrikaten vor-
sen nicht unbed-
gesehen aber
chen schlecht.
sowie im Len-
ngen der Vor-
Elektro-Spe-
handel abge-
einen starken
arten Situation
fte.

gen Bautätig-
ze über denen

ltis zwischen
ichkeit gehabt,
dessen ist die
fe großer Kre-
rohstoffmärk-
eicht in Liqui-
se eines Ham-

Krediten der
orjahre betru-

keiten als bis-
Bürgschaftsge-

n äußerst wich-
andels bis zur
Welt nahezu
hen Beschrän-
politischen Sit-
zone, (Staat-
r einen wirk-

essert. Die im
eine Erhöhung
VE im Jahre
geführt. Nach
nterzonhan-
r Abwicklung
stärkeren In-
ie Reichsbank
verkehrs fällt

In den folgenden Monaten besserten sich die Ergebnisse auf den Warenkonten; die Umsätze liegen jetzt fast um 100 % über denjenigen des Vorjahres und es ist zu hoffen, daß erstmalig das „Soll“ auf den sogenannten harten Konten erfüllt wird. Die Lieferfähigkeit der Ostzone hat offenbar nach Einschränkung der Reparationslieferungen an Rußland quantitativ und qualitativ beträchtlich zugenommen. Schlechter sieht es allerdings nach wie vor bei den sogenannten weichen Waren aus (non essentials). Westdeutschland will weiche Waren verkaufen und ist nur in demselben Maße bereit, weiche Ostwaren zu beziehen, nicht aber westliche Dienstleistungen gegen weiche Ostware aufzurechnen.

Die Verhandlungen über Umfang und Warenlisten für den Interzonenhandel im Jahre 1955 werden im Oktober dieses Jahres weitergeführt.

Hafen- und Verkehrswirtschaft

Wachsen und Gedeihen eines großen Teiles der Hamburger Wirtschaft basiert auf dem Wachsen und Gedeihen des Hamburger Hafens. Seine Stellung im Wettbewerb der kontinentalen Häfen beeinflusst in starkem Maße Außenhandel und Industrie der Hansestadt, für welche er ein wichtiger Standortfaktor ist — abgesehen natürlich von den direkten Einflüssen auf Hamburgs Verkehrswirtschaft selbst. Der **Seeumschlag des Hamburger Hafens** zeigt auch im Berichtszeitraum weiterhin aufsteigende Tendenz. Das Jahresergebnis 1953 liegt mit 16,5 Mill. t um 8 % über dem des Vorjahres und nach den vorliegenden Ergebnissen für 1954 kann mit einer weiteren Steigerung auf etwa 18 Mill. t gerechnet werden. Güterversand und -empfang haben sich allerdings unterschiedlich entwickelt. Entsprechend der Bewegung in anderen Häfen erhöhten sich die seewärtigen Verladungen um 21 Prozent auf 5,32 Mill. t, während der Güterempfang nur unwesentlich auf 11,16 Mill. t stieg. Damit hat sich zwar die Relation von Eingang zu Ausgang auf das vor dem Kriege bestehende Verhältnis 2:1 normalisiert, aber die absoluten Mengen wie die Zusammensetzung des Seeverkehrs lassen erhebliche Wünsche offen: Verglichen mit der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg verzeichnet Hamburg heute nur dreiviertel der damaligen Umschlagsleistung (wobei hervorzuheben ist, daß es in letzter Zeit seinen prozentualen Anteil am Gesamtumschlag aller kontinentalen Häfen verbessern konnte). Aber auch in der Zusammensetzung hat noch immer der früher für Hamburg so bedeutsame arbeitsintensive Stückgut- und Sackgutverkehr geringeren Umfang als der Massengutumschlag. Wie schwer die politische Nachkriegshypothek auf Hamburg lastet, beweist die immer noch leicht rückläufige Tendenz in der Bedeutung des Hafens für den gesamten Außenhandel der Bundesrepublik, der entgegenzuwirken Hamburg alle Anstrengungen unternimmt. Mehr als je zuvor kommt es darauf an, die Wettbewerbsfähigkeit und die dadurch bedingte Anziehungskraft des Hafens zu erhalten und wo möglich zu steigern. Dank ständiger Rationalisierungs-, Modernisierungs- und Wiederaufbaumaßnahmen steht heute der gesamten verladenden Wirtschaft des In- und Auslandes im Hamburger Hafen ein wirklich friedensmäßiger Service zur Verfügung, der schon allein in der hohen Verkehrsfrequenz zum Ausdruck kommt, die auch andere Welthäfen kaum besser zu bieten vermögen. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang nur der Wiederaufbau der Fahrgastanlagen am Steubenhöft in Cuxhaven, die Mitte Mai 1954 erstmalig angelaufen wurden.

Der Außenhandel eines Landes basiert normalerweise auf einer eigenen Handelsflotte. Die Bundesrepublik besaß nach dem Kriege nur einen kleinen Restbestand dazu noch veralteter und für den Überseeverkehr ungeeigneter Schiffe. Durch Ankauf und Neubauten, zu denen gerade im letzten Jahr eine nennenswerte Zahl besonders für den Überseeverkehr verwendbarer Schiffseinheiten gekommen sind, ist inzwischen wieder eine beachtliche und leistungsfähige Handelsflotte geschaffen worden; sie bestand am 1. April 1954 aus 2092 Schiffen mit rd. 2,1 Mill. BRT. Hamburg ist auch heute wieder wie vor dem Kriege wichtigster Heimathafen für die deutsche Handelsschiffstonnage, es beheimatete 647 Schiffe mit 1,2 Mill. BRT, das entspricht einem Anteil von rd. 60 Prozent am verfügbaren Schiffsraum.

Der Güterumschlag des Hamburger Hafens im Seeverkehr nach Verkehrsbezirken
(in 100 t)

	1938	1948	1952	1953	1953	1954
Eingang						
deutsche Küste	1363	1050	861	733	481	423
übriges Europa	6195	1373	2565	3455	2086	2336
Außereuropa	10 678	2470	7415	6968	4571	6013
	18 236	5893	10 841	11 156	7138	8772
Ausgang						
deutsche Küste	1855	699	532	474	332	347
übriges Europa	3546	1185	2148	2548	1536	2090
Außereuropa	2100	155	1726	2300	1423	1849
	7501	2039	4406	5322	3291	4286

Ein Hafen steht und fällt mit den ihn regelmäßig anlaufenden Liniendiensten und es ist Hamburgs anerkannter Schnelligkeit und Sicherheit in der Schiffsabfertigung zu verdanken, wenn es in relativ kurzer Zeit wieder ein vorkriegsmäßiges Liniennetz aufzuweisen hat. 200 Liniendienste mit rd. 500 monatlichen Abfahrten sichern dem In- und ausländischen Auftraggeber, ob Importeur, ob Exporteur, Verfrachter oder Transithändler prompte Erledigung seiner Orders. 76 von den genannten Linien sind in deutschen Händen, davon fahren 10 an der deutschen Küste, 46 verkehren nach den übrigen europäischen Ländern, 10 nach Amerika, 10 nach Afrika, 5 nach Asien und 1 nach Australien. Diese Linie schließt eine letzte bisherige Lücke: mit dem kürzlich aufgenommenen Hapag-Lloyd-Gemeinschaftsdienst nach Australien besteht wieder die erste ständige Verbindung mit diesem fernen Erdteil. Damit sind wiederum sämtliche Kontinente mit der deutschen Linienschiffahrt erreichbar.

Der Schiffsverkehr im Hamburger Hafen stieg im Verlauf der zurückliegenden Monate um rund 1100 Schiffe auf insgesamt 15 000 Schiffe mit 16,3 Mill. NRT (Jahresergebnis 1953). 39 Flaggen sind gegenwärtig im Hafen vertreten, allen voran die deutsche Flagge, es folgen die britischen, die niederländischen und norwegischen Farben.

Hier noch einige wissenswerte Einzelheiten über die Zusammensetzung des Seeumschlages. Bei der Aufgliederung nach Verkehrsbezirken fällt zunächst auf, daß der außereuropäische Verkehr im Eingang starkes Übergewicht hat, auch im Warenausgang übertrifft der europäische Verkehr den außereuropäischen nur geringfügig. Zwei Drittel aller in Hamburg per Seeschiff eintreffenden Waren stammen aus Über-